National Transportation Agency of Canada
Office national des transports du Canada

Railway Compensatory Rates

A Staff Report to the National Transportation Act Review Commission

April 1992

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW4-1/11-1992E
ISBN 0-662-19534-5

This report is printed on recycle paper

RAILWAY COMPENSATORY RATES

EXECUTIVE SUMMARY

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* requires that, amongst other things, the Comprehensive Review consider whether it is advisable and necessary to have a compensatory rate requirement for railway companies.

The Act requires all railway freight rates to be compensatory. Otherwise, railways could theoretically charge rates below cost to drive competitors from the market, a practice known as predatory pricing.

The National Transportation Agency can investigate rates alleged to be non-compensatory only upon complaint. In certain cases, it may even let a railway continue to charge a non-compensatory rate.

Some shippers have suggested that there is no need for a compensatory rate requirement in today's competitive environment and that railways should be free to meet competition from the motor carrier and the marine industries (where no such requirement exists) and U.S. railways. Captive shippers have said they are concerned that if the government removes the compensatory rate requirement, their rates would eventually increase to compensate for the lowering of freight rates in order to gain manufacturing-based traffic.

Since 1988, the Agency has dealt with five non-compensatory rate cases. In none of these cases did the Agency find clear evidence that a railway company was pricing below cost to lessen competition or significantly harm a competitor. One case, however, concerning rates to the Province of Newfoundland has had an impact on the methodology to be used to determine whether such rates are compensatory.

A brief discussion of the U.S. provision for compensatory rates is included.

92-05589/

INTRODUCTION

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* (*NTA, 1987*) requires that the Comprehensive Review consider:

> (3) (c) the advisability and necessity of having a compensatory rate requirement in respect of railway transportation.

This analysis by National Transportation Agency staff outlines the Agency's experience dealing with formal applications concerning non-compensatory rates and the views expressed by interested parties on the advisability and necessity of having a compensatory rate requirement.

Before 1967, railway freight rates in Canada had to be "just and reasonable". They had to provide adequate revenues to cover costs and make a fair return on investment. Since 1967, railway freight rates in Canada have had to exceed variable costs.

The economy has changed considerably since the compensatory rate requirement became law in 1967. The market share of the rail mode has decreased substantially relative to other modes. Rail is no longer dominant. Certain railway users in Canada are concerned that there is no longer a need for a compensatory rate requirement in an era which encourages innovation over government intervention in transportation.

Description

The *NTA, 1987* states that all railway freight rates in Canada must be compensatory. A compensatory rate is one which exceeds the variable cost of the movement to which the rate applies.

Background

Before 1967, railway freight rates in Canada required regulatory approval. All railway rates had to be filed with and approved by the federal regulatory board in existence at the time. Before a rate could come into effect, a determination had to be made by the regulatory authority that the rate was reasonable and did not cause unjust discrimination. The shipping

public could complain about rate levels and the onus of justifying rates was placed on the railways.

As the economy changed, shippers had more and more choices in transportation. The railways found they had new competitors: the trucking industry, ships along the Great Lakes and the St. Lawrence River, ships on the Atlantic and Pacific coasts and pipelines for natural gas and petroleum.

The railways were competing with truckers almost everywhere in Canada. Truckers were starting to capture both short and long-haul traffic that the railways traditionally handled.

The transportation law reforms of 1967 greatly reduced the provisions controlling railway rate-making. These stemmed from a time when the railways held a monopoly on transportation in Canada. Railways were now free to set rates which reflected market or modal competition.

When the regulatory requirement of approving freight rates was removed from the law in 1967 there was concern that the two major Canadian railways would engage in predatory pricing by charging rates below costs in order to drive competitors from the market. Legislators at that time believed that both railways and their competitors should be protected from the potential for predatory pricing by either of the two railways. A requirement for a rate to be compensatory was placed in the 1967 legislation.

Prior to the enactment of the *NTA, 1987*, the issue of a compensatory rate requirement was examined. The Freedom to Move position paper originally proposed that the requirement that railways charge compensatory rates be repealed after five years. Railways, during that time, would be permitted limited use of non-compensatory rates for market development purposes. The consultative process revealed considerable apprehension on the part of the trucking industry that the railways would use non-compensatory rates to capture traditional truck traffic.

As well, a concern was voiced, particularly by CP and truckers, that the ability of CN to use non-compensatory rates could give rise to an unfair advantage for the Crown corporation operating without the same bottom-line pressures as private companies.

As a result,the *NTA, 1987* states that rates must be compensatory. However, a rate alleged to be non-compensatory can be investigated by the National Transportation Agency only upon complaint. Following a complaint, if the rate is found by the Agency to be non-compensatory, the Agency may allow the rate to remain at non-compensatory level as long

as certain conditions are met. Specifically, if the railway company can establish to the satisfaction of the Agency that the rate in question does not have the effect or tendency to either substantially lessen competition or significantly harm a modal competitor and was not designed to have that effect, the Agency may allow the non-compensatory rate to remain at that level.

Industry views

Some shippers have stated that there is no need for a compensatory rate requirement in today's competitive environment. They say that this requirement makes it difficult for Canadian railways to compete with U.S. railways and motor carriers.

Other shippers are concerned that the compensatory requirement will be removed from the law. They say that railways could then drive competitors from the market with prices below costs. This could ultimately lead to potential abuse of monopoly power by a railway. Such action would clearly not be in the best interest of shippers, particularly those captive to rail, such as resource-based shippers.

Some captive resource-based shippers are concerned that the railways may increase their rates to compensate for lowering freight rates below compensatory levels for manufacturing-based industries where intramodal and intermodal competition exists. These shippers believe that the railways want to capture more of this competitive traffic and would charge lower rates in order to gain it. The railways would then attempt to recover lost revenue through higher rates to captive resource-based shippers.

Eastern Canadian manufacturers and officials of the Halifax-Darmouth Port Development Commission, representing the Port of Halifax, would like the provision removed because they believe that the railways are strictly adhering to the compensatory requirements of the Act, notwithstanding the flexibility which is built into the provision.

The Canadian Industrial Transportation League published responses to a survey of members on February 7, 1992 in its "Transport Info". Fifty-five percent of shippers who responded stated that rail rates should continue to be required to be compensatory. Forty five percent of those responding agreed with the concern that if railways had full control over their rates they would use that power to drive other transportation modes out of the market.

It is clear that shippers are divided on the issue of a compensatory rate requirement. Most shippers believe, however, that railways should be able to price services in order to meet competition or assist shippers as long as they do not drive competitors out of business.

Marine and motor carriers, in particular, have continued to express concern over the possible negative effects the removal of the requirement would have on their industry.

Agency experience

To determine if a rate is compensatory or not, the Agency applies a technical process. In brief, if railway rates are above variable costs, then they are compensatory. Since 1988, the Agency has decided five of these cases. One of these cases was filed before the new legislation came into effect and four were received after January 1, 1988.

The four cases filed since the *NTA, 1987* came into effect were from competing transportation companies. In none of these cases did the Agency find clear evidence that a railway company was pricing below cost to lessen competition or significantly harm a competitor. The Agency found the rates to be non-compensatory in only two cases.

None of these cases involved a significant amount of rail traffic. In fact, one case dealt with a single carload.

Further reconsideration in the **Atlantic Container Express** case resulted in the Agency issuing a decision in 1991 establishing the proper methodology for determining if rates to Newfoundland are compensatory. A final determination by the Agency concerning the allegedly non-compensatory rates has not, as yet, been made (see Appendix 4.1).

U.S. Minimum Rate Provision

Minimum rate regulation is not unique to Canadian transportation law. Railways in the U.S. are required to establish rates which equal or exceed a reasonable minimum. The *Interstate Commerce Commission Act* states that rates are reasonable if they exceed variable costs. Rates alleged to be below costs can only be investigated on complaint (not on Interstate Commerce Commission initiative) and can only be ordered raised by the Commission to a level equal to the variable costs specific to the railway charging the rate. This is intended, among other things, to ensure the viability of U.S. railways. This is in

contrast to Canadian law which is designed to protect competitors of railways, as well as railways themselves, from the effects of one railway pricing services below cost which might significantly harm a competitor.

Compensatory Rate Determinations under the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987)

Applicant	Date	Details
Les Tourbieres Premier Ltd.	December 17, 1986	An application to the Canadian Transport Commission to determine whether Canadian National Railways' (CN) rates on intermodal movements of peat moss originating in New Brunswick were compensatory. This application was decided by the National Transportation Agency and it was determined by letter Decision March 30, 1989 that the rates were established in compliance with compensatory requirements of the NTA, 1987.
Canadian Pacific Limited (CP)	March 24, 1988	An application to the National Transportation Agency to investigate whether the rates in Item 5190 of CFA Tariff 103-U CTC(F) 847 were compensatory when applied to the movement of suspended meat by CP. The Agency considered that the whole issue was moot because the rate in question was cancelled in 1983, well before the request of CP. The Agency denied the request of CP. CP petitioned the Governor in Council to vary the Agency's decision and on May 16, 1991, by P.C. Order No. 1991-896, the Governor in Council, pursuant to subsection 35(1), section 113 and subsection 272(2) of the NTA, 1987, ordered the National Transportation Agency to make a determination on whether rates specified in Item 5190 of Tariff CFA 103-U CTC(F) 847 would be compensatory if applied to movement of suspended meat. The Agency, by Decision No. 68-R-1992 dated February 11, 1992, determined that these rates were non- compensatory.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant	Date	Details
Atlantic Container Express Inc.	July 6, 1989	An application to the National Transportation Agency alleging that CN was offering rates to the Maritimes at less than compensatory levels and that rates offered for the transportation of goods to Newfoundland were at less than the level required by the Terms of Union. By Decision No. 509-R-1989 dated October 3, 1989, the Agency determined that rates to the Maritimes were compensatory. The Agency decided to hold a public hearing pursuant to section 35 of the NTA, 1987, to determine how the Terms of Union should be applied. The Agency issued Decision No. 266-R-1991 on May 22, 1991, which established a proper methodology for calculating rates to Newfoundland and required CN to review its Terms of Union rate development. CN was requested to supply specific cost and rate information to the Agency. The Agency's final decision has not yet been issued.
Canadian Pacific Limited (CP)	November 24, 1989	An application to the National Transportation Agency to determine whether a freight rate published by the Burlington Northern Railroad Company was compensatory. By Decision No. 385-R-1990 dated July 17, 1990, the Agency determined that Burlington Northern's costs for the movement of canola oil in shipper-supplied tank cars from Winnipeg to the Canada-United States border at Emerson, Manitoba exceeded the revenue allocated to the movement. The Agency directed Burlington Northern to publish a rate that was compensatory.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant	Date	Details
Canadian National Railways (CN)	July 16, 1990	An application pursuant to subsection 35(1) of the NTA, 1987, to set aside the decision of the arbitrator in the final offer arbitration case between Parrish & Heimbecker Limited and CN on the grounds that the rate chosen by the arbitrator for movements of flour destined for export, from Hanover, Ontario to Montreal, Quebec and Halifax, Nova Scotia was below compensatory levels and violated subsection 112(2) of the NTA, 1987. By Decision No. 563-R-1990 dated November 7, 1990, the Agency determined that the decision of the arbitrator was final and binding. Accordingly, CN's request for an Agency inquiry into the matter was dismissed. The decision of the Agency was appealed by CN to the Federal Court of Appeal. The application for leave to appeal was dismissed by the Court on May 31, 1991. The decision of the arbitrator has been appealed by CN to the Federal Court of Appeal. The application has not yet been heard by the Federal Court.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

This report is the fourth of a series:

1. Rail Competitive Access (ISBN -- 0-662-19522-1)
2. Rail Rationalization (ISBN -- 0-662-19523-X)
3. An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs (ISBN -- 0-662-19524-8)
4. Railway Compensatory Rates (ISBN -- 0662-19534-5)

Office national des transports du Canada
National Transportation Agency of Canada

Les taux ferroviaires compensatoires

Un rapport de travail à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

Avril 1992

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
No de catalogue TW4-1/11-1992F
ISBN 0-662-97427-1

Ce rapport est imprimé sur du papier recyclé

LES TAUX FERROVIAIRES COMPENSATOIRES

SOMMAIRE

L'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* stipule, entre autres, que l'examen complet doit permettre de déterminer s'il est utile que le gouvernement maintienne les exigences relatives aux taux compensatoires des compagnies ferroviaires.

Cette loi prescrit que tout taux de transport de marchandises des compagnies ferroviaires doit être compensatoire. Autrement, les compagnies ferroviaires pourraient établir des taux inférieurs aux coûts d'exploitation pour évincer des concurrents du marché, une pratique dite de taux d'éviction.

L'Office national des transports peut enquêter sur une pratique de taux d'éviction seulement lorsqu'il est saisi d'une plainte. Dans certains cas, il peut même laisser une compagnie de chemin de fer continuer d'exiger un taux non compensatoire.

Certains expéditeurs ont dit qu'il n'y avait plus de besoins en matière de dispositions sur les taux compensatoires dans le milieu concurrentiel d'aujourd'hui. Ils ont ajoutés qu'on devrait laisser les compagnies ferroviaires établir librement leurs taux afin qu'ils puissent concurrencer les entreprises de camionnage et de transport maritime, soumis aux mêmes exigences, et les compagnies ferroviaires américaines. Des expéditeurs captifs soutiennent que si le gouvernement supprime les dispositions en question, leurs taux augmenteront éventuellement afin de compenser pour la baisse des taux de fret engendré pour attirer le trafic des fabricants locaux.

Depuis 1988, l'Office a traité cinq cas de taux non compensatoires. Quel que soit le cas, l'Office n'a décelé aucune preuve manifeste à l'effet qu'une compagnie de chemin de fer exigeait des taux inférieurs aux coûts d'exploitation pour évincer la concurrence ou nuire à un concurrent de façon significative. Cependant, un cas touchant aux taux de la province de Terre-Neuve a eu une incicidence sur la méthodologie de calcul pour déterminer si un taux était compensatoire ou non.

Un bref survol des dispositions sur les taux compensatoires des États-Unis est inclus dans le rapport.

INTRODUCTION

L'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*) mentionne que l'examen complet devra tenir compte de :

> (3) (c) « l'utilité des exigences relatives aux prix compensatoires pour le transport ferroviaire ».

La présente étude du personnel de l'Office national des transports met l'accent sur la façon dont ce dernier a traité les demandes officielles concernant des taux non compensatoires. Elle indique aussi ce que les organismes touchant au transport pensent de « l'utilité des exigences relatives aux prix compensatoires ».

Avant 1967, les taux pour le transport ferroviaire de marchandises devaient être « justes et raisonnables ». Ils devaient couvrir les coûts d'exploitation et assurer un rendement acceptable selon les investissements. Depuis cette date, les taux compensatoires au Canada doivent être supérieurs aux coûts variables.

Depuis que l'exigence de prix compensatoires a acquis force de loi en 1967, l'économie a beaucoup évolué. La part du marché du transport pour le secteur ferroviaire a diminué sensiblement en comparaison des autres modes, et il ne domine plus le marché. Certains clients des compagnies de chemin de fer canadiennes estiment que cette exigence n'est plus nécessaire à une époque où l'on préfère l'innovation à l'intervention gouvernementale.

Description

La *LTN 1987* ordonne que tous les taux de transport ferroviaire de marchandises soient « compensatoires » au Canada. Un taux compensatoire est un taux qui doit être supérieur au coût variable du transport auquel ils s'appliquent.

Historique

Avant 1967, la commission de réglementation devait approuver les taux de transport ferroviaire des marchandises. Tous les taux ferroviaires devaient être déposés et approuvés par cette commission, active à cette époque. Avant qu'un taux n'entre en vigueur, une

détermination devait être menée à savoir s'il était raisonnable ou non et s'il entraînerait une discrimination injuste. Les expéditeurs pouvaient déposer une plainte sur les niveaux compensatoires, et il incombait aux compagnies de chemin de fer de justifier leurs taux.

Au fur et à mesure que l'économie évoluait, les expéditeurs ont eu un choix de services de transport de plus en plus vaste. Les compagnies ferroviaires ont constaté qu'ils devaient affronter de nouveaux concurrents : les entreprises de camionnage, les navires qui desservaient les Grands Lacs, le Saint-Laurent et les côtes de l'Atlantique et du Pacifique ainsi que les pipelines de gaz naturel et de pétrole.

Presque partout au Canada, les compagnies de chemin de fer livraient concurrence aux camionneurs. En effet, ces derniers commençaient à s'accaparer des itinéraires de transport à courte et à grande distance, traditionnellement assurés par les compagnies de chemin de fer.

Les réformes réglementaires de 1967 ont exclu beaucoup de disposition touchant l'établissement de taux par les compagnies ferroviaires. Elles se sont produites à un moment où les compagnies ferroviaires détenaient le monopole dans le secteur du transport canadien. À ce moment, les compagnies ferroviaires pouvaient fixer des taux qui tenaient compte du marché et de la concurrence des autres modes de transport.

En 1967, lorsque les dispositions réglementaires concernant l'approbation des taux de fret ont été retirées de la loi, des préoccupations étaient soulevées. Les deux grands transporteurs ferroviaires du Canada pourraient établir des taux d'éviction en chargeant des taux inférieurs aux coûts d'exploitation afin d'écarter les concurrents du marché. Les législateurs de l'époque croyaient que les compagnies ferroviaires et leurs concurrents seraient protégés d'une éventuelle pratique de taux d'éviction par l'un ou l'autre des grands transporteurs ferroviaires. Une disposition relative à l'établissement d'un taux compensatoire a donc été ajoutée à la loi de 1967.

Avant la proclamation de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, les exigences relatives aux taux compensatoires ont été étudiées. Dans l'exposé de principes *Aller sans entraves*, il a été proposé que les exigences sur les taux ferroviaires compensatoires soient examinées après cinq ans. Pendant ce temps, les compagnies de chemin de fer seraient autorisées à offrir des taux non compensatoires à des fins d'expansion du marché. Lors de la période de consultations, de vives craintes sont apparues. Les camionneurs craignent que les

compagnies de chemin de fer établissent des taux non compensatoires afin de s'approprier la clientèle traditionnelle de leur secteur.

C'est pourquoi la *LTN 1987* ordonne que les taux soient « compensatoires ». Cependant, l'Office étudiera un taux que sur plainte afin de déterminer s'il est compensatoire. Même s'il le juge « non compensatoire », il peut ne pas le faire modifier, mais à la seule condition que la compagnie de chemin de fer remplisse une condition, soit convaincre l'Office qu'elle n'a pas établi ce taux pour réduire la concurrence ou écarter un concurrent.

En outre, une préoccupation a été émise, entre autres par les camionneurs et le CP, à l'effet qu'il ne fallait pas permettre au CN de demander de tels taux, puisque cette disposition risquerait d'accorder un avantage à une société de la Couronne, qui n'est pas soumise à la même pression que les compagnies du secteur privé.

Comme résultat, la *LTN 1987* a statué que les taux devaient demeurer compensatoires. Cependant, l'Office national des transports peut enquêter sur un taux considéré comme non compensatoire seulement lorsqu'il est saisi d'une plainte. À la suite d'une plainte, s'il est prouvé par l'Office qu'un taux est non compensatoire, l'Office peut continuer à autoriser ce taux à un niveau non compensatoire tant et aussi longtemps que certaines conditions n'auront pas été exigées. L'Office peut autoriser que l'établissement d'un taux compensatoire demeure au même niveau. Plus particulièrement, la compagnie ferroviaire devra réussir à convaincre l'Office, à sa pleine satisfaction, que le taux visé n'a aucune incidence ou tendance, soit à réduire la concurrence ou nuire à un concurrent intermodal, de façon significative, et que ce taux n'avait pas établi en fonction de ce but. Ce faisant, l'Office maintiendra en vigueur le taux non compensatoire.

Opinions de l'industrie

Certains expéditeurs jugent que les exigences relatives aux taux compensatoires ne sont pas nécessaires dans le milieu concurrentiel d'aujourd'hui. Ils précisent que les compagnies de chemin de fer du Canada ont du mal à concurrencer celles des États-Unis et les transporteurs routiers à cause de ces exigences.

D'autres expéditeurs se demandent avec inquiétude si ces dispositions de la loi seront abrogées. Ils disent que les compagnies ferroviaires pourraient alors écarter la concurrence avec des taux inférieurs aux coûts, puis abuser de leur emprise monopolistique. Une telle

manoeuvre ne serait vraisemblablement pas dans le meilleur intérêt des expéditeurs, et notamment de ceux qui sont captifs du rail tels que les expéditeurs de matières premières.

Quelques expéditeurs de matières premières sont souvent captifs craignent que les compagnies de chemin de fer ne haussent leurs tarifs afin de compenser la baisse des taux de fret en deça des niveaux compensatoires pour les entreprises manufacturières, là où règne une compétition au niveau intermodal et intramodal. Ces expéditeurs croient que les compagnies ferroviaires veulent s'approprier davantage de ce type de trafic soumis à la concurrence et que pour ce faire, elles abaisseraient leurs taux. Afin de récupérer leur perte de recettes, les compagnies de chemin de fer pourraient tendre à hausser les taux exigés des expéditeurs de matières premières captifs.

Les entreprises manufacturières de l'Est canadien et les représentants de la Commission de développement du port de Halifax-Darmouth, captifs du CN, aimerait voir les exigences retirées de la Loi. Ils croient que les compagnies ferroviaires s'en tiennent strictement aux exigences sur les taux compensatoires contenues dans la Loi, sans égard à la flexibilité de la disposition.

Le 7 février 1992, la Ligue canadienne de transport industriel a mené un sondage auprès de ses membres dont les résultats ont été publiés dans *Transport Info*. Cinquante-cinq pour cent des expéditeurs qui ont répondu au sondage préconisent le maintien des taux de transport ferroviaire à un niveau compensatoire. Quarante-cinq pour cent sont d'avis que les compagnies de chemin de fer évinceraient les autres modes de transport du marché si elles étaient tout à fait libres d'établir leurs taux.

Il apparaît clairement que les expéditeurs sont partagés sur la question des exigences relatives aux taux compensatoires. Cependant, la plupart d'entre eux croient qu'il faudrait que les compagnies ferroviaires puissent établir la tarification de leurs services de manière à soutenir la concurrence. La plupart croient aussi que les compagnies de chemin de fer devraient pouvoir aider les expéditeurs, à condition de ne pas écarter les concurrents.

En revanche, les transporteurs maritimes et routiers, plus particulièrement, craignent toujours que leur secteur d'activité ne souffre advenant la suppression de ces exigences.

Expérience de l'Office

Pour déterminer si un taux est compensatoire ou non, l'Office utilise un procédé technique. En résumé, il le juge compensatoire si ce taux est supérieur au coût variable. Depuis 1988, l'Office a statué sur cinq plaintes de ce genre, dont l'une avant le 1er janvier 1988.

Les quatre plaintes déposées depuis l'entrée en vigueur de la *LTN 1987* provenaient d'entreprises de transport. Quel que soit le cas, l'Office n'a décelé aucune preuve manifeste à l'effet qu'une compagnie de chemin de fer exigeait des taux inférieurs aux coûts d'exploitation pour réduire la concurrence ou nuire à un concurrent de façon significative. Il a jugé les taux non compensatoires dans deux cas. Aucun de ces cas ne mettait en cause un nombre important de trafic de wagons. De fait, l'une d'entre elles concernait en fait un seul wagon complet (voir l'annexe 1).

Disposition américaine relative aux prix minimums

La réglementation relative aux prix minimums n'est pas attribuable uniquement au Canada. Les compagnies américaines sont contraintes à établir des taux égaux ou supérieurs à un minimum raisonnable. L'*Interstate Commerce Commission Act* stipule que les taux sont « raisonnables » s'ils sont supérieurs aux coûts variables. L'Interstate Commerce Commission peut enquêter sur le caractère « raisonnable » de taux seulement si elle est saisie d'une plainte, et non de sa propre initiative. L'augmentation des taux demandée par les compagnies ferroviaires ne peut excéder celle de leurs coûts variables. Ces dispositions visent, entre autres, à assurer la rentabilité des compagnies de chemin de fer américaines. Elle contrastent avec celles de la loi canadienne, élaborées afin de protéger les concurrents du réseau ferroviaire, et les compagnies ferroviaires elles-mêmes, des incidences que pourraient avoir l'offre de services à des taux d'éviction en-deçà des coûts d'exploitation, lesquels pourraient nuire de façon tangible à un concurrent.

Annexe 4.1

Déterminations des taux compensatoires en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987)

Demandeur	Date	Détails
Les Tourbières Premier Ltée	le 17 décembre 1986	Une demande a été déposée devant la Commission canadienne des transports visant à déterminer si les taux de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) applicables au transport intermodal de tourbe en provenance du Nouveau-Brunswick étaient compensatoires. L'Office national des transports a tranché la question. Dans la décision qu'il a rendue le 30 mars 1989, l'Office a déterminé que les prix exigés par le CN avaient été fixés conformément aux dispositions sur les taux compensatoires de la LTN 1987.
Canadien Pacifique Limitée (CP)	le 24 mars 1988	Une demande a été déposée devant l'Office visant à déterminer si les taux indiqués à l'article 5190 du tarif CFA-103-U, CTC(F) 847 seraient compensatoires s'ils s'appliquaient au transport de viande suspendue. Puisque le taux en question avait été annulé en 1983, bien avant la demande du CP, l'Office a jugé que ce cas était discutable et a rejeté la demande du CP. Le CP a demandé au gouverneur en conseil de modifier la décision de l'Office. Le 16 mai 1991, en vertu du paragraphe 35(1), de l'article 113 et du paragraphe 272(2) de la LTN 1987, le gouverneur en conseil a ordonné à l'Office de statuer sur le caractère compensatoire des taux indiqués à l'article 5190 du tarif CFA-103-U, CTC(F) 847 s'ils étaient appliqués au transport de viande suspendue. Dans sa décision N° 68-R-1992, en date du 11 février 1992, l'Office a déterminé que les taux de l'item 5190 n'étaient pas compensatoires.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Applicant	Date	Détails
Atlantic Container Express Inc. (ACE)	le 6 juillet 1989	Dans sa demande, l'ACE a allégué que le CN offrait des taux inférieurs au niveau compensatoire pour le transport en direction des Maritimes et que les taux exigés pour le transport de marchandises en direction de Terre-Neuve n'étaient pas conformes aux Conditions d'adhésion. Par la décision N° 509-R-1989 du 3 octobre 1989, l'Office a déterminé que les prix du CN applicables au transport vers les Maritimes étaient compensatoires. En vertu de l'article 35 de la LTN 1987, l'Office a décidé de tenir une audience publique afin de déterminer la mise en application des Conditions d'adhésion. Dans la décision qu'il a rendue le 22 mai 1991, l'Office a établi une méthodologie pour le calcul des taux de transport en direction de Terre-Neuve et a ordonné au CN de réviser ses taux au terme des Conditions d'adhésion. Le CN a aussi été tenu de fournir à l'Office des renseignements sur des coûts spécifiques et sur des taux. L'Office n'a pas encore rendu sa décision finale.
Canadien Pacifique Limitée (CP)	le 24 novembre 1989	Une demande a été déposée devant l'Office visant à déterminer si un taux publié par la Burlington Northern Railroad Company était compensatoire. Par la décision N° 385-R-1990 du 17 juillet 1990, l'Office a déterminé que les coûts assumés par la Burlington Northern pour le transport d'huile de colza dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur, depuis Winnipeg jusqu'à la frontière canado-américaine à Emerson, au Manitoba, étaient supérieurs aux recettes qu'elle en tirait. L'Office a ordonné à la Burlington Northern de publier un taux compensatoire.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Applicant	Date	Détails
Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada (CN)	le 16 juillet 1990	Une demande a été déposée, en vertu du paragraphe 35 (1) de la LTN 1987, a fin de reconsidérer la décision de l'arbitre dans le différend opposant le CN à la compagnie Parrish and Heimbecker Limited. Le CN fondait sa demande sur le fait que le taux fixé par l'arbitre pour l'acheminement de farine destinée à l'exportation, de Hanover, en Ontario, à Montréal, au Québec, puis à Halifax, en Nouvelle-Écosse, était inférieur aux niveaux compensatoires et en violation du paragraphe 112(2) de la LTN 1987. Par la décision N° 563-R-1990 du 7 novembre 1990, l'Office a déterminé que la décision de l'arbitre était finale et exécutoire. Par conséquent, la demande d'enquête logée par le CN a été rejetée. La décision de l'Office a été portée par le CN devant la Cour d'appel fédérale, laquelle a rejeté la demande d'autorisation d'appel le 31 mai 1991. Le CN a porté la décision de l'arbitre devant la Cour d'appel fédérale. Cette dernière n'a pas encore entendu sa demande.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Ce rapport est le quatrième d'une série :

1. L'accès à des services ferroviaires concurrentiels (ISBN -- 0-662-97416-6)
2. La rationalisation du réseau (ISBN -- 0-662-97417-4)
3. Un réseau de transport intégré et concurrentiel : La réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs (ISBN -- 0-662-97418-2)
4. Les taux ferroviaires compensatoires (ISBN -- 0-662-97427-1)